

Saab 9-5 Aero Wagon 1999–2001

NEVS-brevet torsdag 3 januari

1. TEST: Ny instrumentering lyfter lyxiga BMW X5
2. Provkörning av Audi e-tron 55 quattro
3. Volkswagen ID Neo är ”irriterande fantastisk” – Tesla borde oroa sig
4. Sista Morgan-bilarna med V8
5. Toyota Supra avslöjad – officiella bilder
6. Jaguar fick Tesla på fall i Norge
7. Nya Ford Focus har fått tolv utmärkelser under sitt första försäljningshalvår
8. Skoda Kodiaq RS Pickup
9. Pickupförare i protest hotade Teslaägare vid snabbladdare
10. Scania levererar 741 gasbussar till Bogotá
11. Historien om Porsche Carrera GT
12. Lincoln Continental firar 80 år med gamla dörrar
13. Sju fantastiska och bortglömda bilar från Sovjetunionen
14. Hög standard!
15. Grattis Alfa Romeo Alfetta!

ALLT OM BILAR

1. TEST: Ny instrumentering lyfter lyxiga BMW X5

Jan-Erik Berggren, 27 dec 2018, 14:00

Större och mer digital, men BMW går varsamt fram med sin suv-ikon X5. Som vanligt är drivlinan i världsklass och en anledning så god som någon att välja en BMW framför konkurrenter som Volvo XC90 och Audi Q7.



BMW X5 är en riktig bergsget – om du skaffar offroadpaketet.

På kort tid har jag testkört BMW:s nya suv-uppställning. Det började med fina X2 som följdes av syskonbilarna X3 och X4 för att nu avrunda BMW-året med X5.

I den kvartetten gillar jag minstingen X2 allra bäst men X5 kommer in som god tvåa.

Nya X5 är en lång och bred bil – längre och bredare än föregångaren – som inte känns så stor när jag sitter vid ratten. Bredden är 2,2 meter inklusive de rejäla backspeglarna och det märks när jag kör i trånga utrymmen eller ska parkera. Nu hjälper den fina backkameran och den mjuka och fina styrningen till så att vrida runt bilen men det gäller att tänka sig för.

LÄS MER: Nya Mercedes G-klass – den galna suven

Delad baklucka

Trots att bilen växt med 3,6 centimeter sväljer bagageutrymmet tio liter mindre. Kanske har det att göra med anpassningen för en tredje sätesrad. BMW har fortsatt med en nedfällbar tröskel till lastutrymmet. Det gör bakluckan mindre men det krävs å andra sidan två moment innan du kan börja lyfta upp saker.

Köper du till ett offroad-paket för 29 700 kronor så för du ytterligare inställningar bland körprogrammen för att anpassa bilen till olika underlag. Med hjälp av luftfjädringen kan du höja eller sänka bilen. Testbilen har M Sport-paket för 67 500 kronor vilket bland annat innehåller sportstolar, adaptiv fjädring och sportväxellåda.

Innovation-paketet för 58 700 kronor innehåller framför allt Driving Assistant Professional med flera olika assistanssystem, Head-up Display och gestkontroll.



LÄS MER: [Audis nya suv e-tron sätter en ny standard för elbilar]

Biffiga njurar

Jag tycker att BMW med X5 verkligen har nått gränsen för vad njurarna i fronten tål.

På utsidan kännetecknas nya X5 framför allt av de stora njurarna i grillen. De har växt rejält och här har BMW markerat att de hänger med framför allt Audi i utvecklingen mot större och större grillar. Därmed blir det allt större designskillnader mellan elbilarna och bilar med bensin- eller dieselmotorer. På elbilarna designas grillen mer eller mindre bort medan de på bensin- och dieselbilar bara blir större och större för varje generation.

På insidan är den stora nyheten den digitala instrumenteringen med två stora bildskärmar sida vid sida. Det är inte samma helintegrerade lösning som Mercedes använder. BMW:s design liknar inte heller Audis som använder två bildskärmar i mittkonsolen.

LÄS MER: [Så ska nya BMW Q3 utmana Volvo XC60]

Digitala instrument

BMW har kvar flera av sina fanliga knappar och har byggt ett nytt styrvred i mittkonsolen. Det är inte lika sofistikerat som Audis eller Mercedes design – BMW drar inte digitaliseringen lika långt. BMW lanserar också en Driver Attention Camera. Det är en optisk kamera på instrumentbrädan som håller koll på föraren och anpassar olika assistanssystem efter hur "vaken" föraren är. Den precis som övriga assistanssystem kan anpassas på flera olika sätt. Filkörningsassistenten är brutal på ratten men är i gång bara i farter över 70 km/tim. Låter jag bilen köra själv så kräver den att jag ger lite kraft i ratten lika ofta som i en Volvo XC90, allts mycket oftare än i en Mercedes och väldigt mycket oftare än i en Tesla.

Styrningen är fast och direkt men aningen trög i Eco- eller Comfort-läget på körprogramväljaren. Väljer du Sport blir det lite lättare och kvickare – det läget gillar jag bäst för styrningen. Responsen i den fina automatlådan och från den mjukt surande dieselmotorn är riktigt fin även i Eco-läget. Som tur är går det bra att ställa in en egen kombination av respons, styrning och fjädring.

LÄS MER: [Tråkig färg på nya Audi Q8 – vi har testkört]



Inte som X2

BMW X5 är relativt mjukt satt i chassit, låt dig inte luras av de hårda sportstolarna, men den ligger fint på vägen. Det är inte lika nervöst som i X3 eller X4 men inte heller samma kontakt med vägbanan som X2.

Priset för BMW X5 är i nivå med konkurrenternas och du behöver 100–150 000 kronor för extrautrustning. För att Ska välja en BMW X5 ska du verkligen uppskatta drivlinan och ha råd att köpa till de tekniska finesserna.

LÄS MER: **Vi testar snygga BMW X2**



Köregenskaper

Drivlinan är mjuk och följsam och den sexcylindriga dieseln i kombination med en sexstegad automatlåda passar verkligen i X5. Styrningen kan uppfattas trög under långkörningar men när du behöver vrida runt den stora bilen på till exempel en parkering är den lätt och följsam. Med offroad-paketet blir X5 en riktig bergsget med flera olika körprogram och hög markfrigång tack vare luftfjädringen.



Säkerhet

Jag gillar BMW:s knappsystem på ratten för de olika assistanssystemen och jag tycker om att det går att påverka hur känslig den ska vara. Att en kamera dessutom håller koll på hur uppmärksam jag är, det är intressant. Kanske är det vägen att gå för att bygga smidigare filkörningsassistenter? När X5 tvingar mig kvar i ett körfält är kraften i ratten brutal – vilket jag inte alls tycker om. Kökörningsassistenten kommer väl till pass i rustningstrafik och klarar till och med att jobba tillsammans med stopp-start-systemet. Tyvärr ingår flera system i Innovation-paketet för 58 700 kronor.



Design

Den nya digitala instrumenteringen kommer att leva i flera BMW-bilar i många år. Det är en mindre förändring än till exempel Mercedes och Audi valt och BMW borde gått längre. Det är logiskt och jag lär mig snabbt men vredet i mittkonsolen känns inte speciellt lyxig och de två bildskärmarna kunde byggts ihop snyggare. BMW X5 ser mindre ut än vad den är, det gillar jag, men de stora njurarna i grillen börjar bli lätt groteska.



Komfort

Sportstolarna i testbilen är fasta och så här års älskar jag att stolsvärmen även går upp lite i ryggen. Förarmiljön är mycket behaglig och som vanligt har BMW lyckats väl med gränssnittet mellan bil och förare. Jag känner mig snabbt ett med bilen. Benutrymmet i baksätet är bra men sitthöjden är låg. Den har BMW tvingats offra för att kunna trycka in sju sittplatser utan att höja taklinjen. I längden är det inte speciellt bekvämt att sitta så lågt. Ljudnivån är mycket låg – där vinner X5 många getingar.





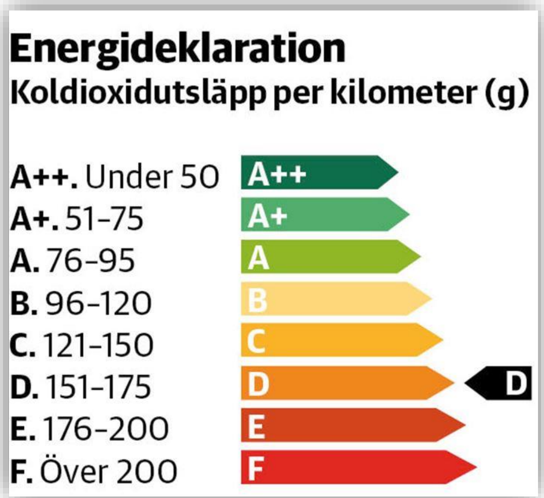
Ekonomi

Dyr i inköp. Flera bra funktioner och finesser ligger i paket som kostar extra. Lägg sen till att skatten blir drygt 8 000 kronor per år de tre första åren på grund av relativt höga utsläppsnivåer, hög förbrukning, och straffskatten för diesel. Den låga ljudnivån i kupén är bland det enda som verkligen motiverar det höga priset, ja, förutom den hyllade drivlinan.

Totalt: 18 (av 25)

2 konkurrenter

Volvo XC90 & Audi Q7 – läs vår superduell här



BMW X5 får betyget D för att den har hela 158 gr/km i koldioxidutsläpp.

BMW X5 XDRIVE 30D

Miljö

Koldioxidutsläpp:	158 gram/km.
Bensinförbrukning:	6,0 liter/100 km.
Miljöförmåner:	Nej.

Ekonomi

Pris:	Från 659 800 kronor.
Årlig fordonsskatt:	8 362 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år:	19 200 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil:	3 års fri service.
Garantier:	Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrost 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik

Motor:	Sex cylindrar, 3,0 liter, 265 hk vid 4 000 varv/min, 620 Nm vid 2 000 varv/min.
Drivning:	Fyrhjulsdrift.
Växellåda:	Åttastegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim:	6,5 sekunder.
Toppfart:	230 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd:	492/222/174 centimeter.
Bagagevolym:	Cirka 645/1 860 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.
Tjänstevikt:	2 110 kilo.
Maximal släpvagnsvikt:	3 500 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper 4
Säkerhet 4
Design 3
Komfort 4
Ekonomi 3

Totalbetyg = 18 av 25

Plus

Fin automatlåda
Digitala instrument
Låg ljudnivå i kupén
Utrymmen

Minus

Dyr utrustning
Hög förbrukning
Sittkomfort bak

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Audi e-tron 55 quattro

Hans Hedberg 29 december 2018

Byggd och konstruerad i Europa, anpassad för hela världen. Audi e-tron är första modellen ut från de tyska premiumbiltillverkarna – ren eldrift i familjebilstorlek. Den främsta styrkan är att e-tron inte känns så värst speciell jämförd med någon av övriga nya Audi.



Väntan är över. Sett i backspegeln blev de tre mäktiga biltillverkarna Audi, BMW och Mercedes tagna på sängen när Elon Musk & Co 2009 visade upp Tesla Model S. I stället för spjutspets i fleramiljonerkronorklassen erbjöd Model S en grön el-rajd för förvisso hyggligt rika familjer men ändå i en hyfsat ”vanlig” bil. Tre år dröjde försäljningsstarten, resten är nutidshistoria.

Våren 2019 kommer nya Audi e-tron ut på den svenska marknaden, intresset är på hypernivå. 700 intressenter har satt upp sig på väntelista, Audis försäljningsorganisation betar av kunderna en efter en. Beställer du en e-tron först nu får du snällt vänta i närmare ett år, övriga lär få sina bilar under första halvåret 2019.

Som en verklig kontrast kör vi Audi e-tron för första gången i produktionsklart utförande – på vanliga vägar – i Förenade Arabemiraten. I utkanterna av huvudstaden Abu Dhabi känns det som att åka futuristisk rymdraket bland alla bensinslukande megastora V8-ökensuvar av nyare snitt. Aldrig har jag sett så många Land Cruiser 200 som på denna resa. Det förstärker intrycket av att e-tron är rätt i tiden. Snart är oljedinosauriernas saga till ända. Audi har gått mycket intelligent och medvetet fram med sin e-tron-satsning. De flesta rutorna är ikryssade av utvecklingsteamet.

Storleksmässigt är den en mellanklassuv med tillräcklig räckvidd och ”låg” inlärningströskel gällande elbilsanvändning. Se e-tron som en elektrisk Q5 och du har konceptet klart för dig. Under skalet är tekniken helt ny, men själva Audikänslan är den förutsägbara, helt korrekt. Audi e-tron känns inte som en trolös framtidsvision, utan är i stället här och nu en bekväm, trovärdig och högst seriös produkt. Närmaste konkurrenter är Jaguar I-Pace och Tesla Model X, som båda känns mer rymdskeppslika. Mercedes EQC kommer inom ett halvår och därpå kommer BMW iX3, men Audi hann först av de ”Große Drei”.



Visst är det en ny Audi, interiören känns igen. Skärmarna är här för att stanna.

Teknikinnehållet är givetvis på topp, vill man förkovra sig i e-tron finns en helt nyutvecklad ordlista på nätet med specialfunktioner, ett sätt för Audi att hajpa sin produkt. I verkligheten är det desto enklare. Bara till att sitta in och trycka på startknappen. Den stora växelspaken är enkel att greppa och körlägena via Drive Select ställs om strax framför det knytnävsstora skif-tesreglaget.

Nyfiken på fartprestanda börjar jag i Sport-läget och stämplar högerdojan i mattan.

Accelerationen är sugande, men Audi har valt att ge e-tron mildare effektutsöndring än exem-pelvis Tesla. 0-100 km/h på 5,7 sekunder i boostläge (vanligtvis 6,6 sekunder) räcker dock till för undertecknad och det stora flertalet av oss. Två asynkrona elmotorer står för framdrivningen, den främre har 125 kW effekt och den bakre motorn är något starkare, 140 kW. Vid lugn körning är det endast den bakre som arbetar medan en intensivare körstil, eller ett knepigare underlag, kräver båda motorerna, något som gör e-tron fyrhjulsdriven. Något annat än quattro vore tjäns-tefel av en nyutvecklad Audi.

Elmotorerna tillförs energi från batteripaketet som är placerat i golvstrukturen under passage-rarutrymmet. Paketet mäter 228 centimeter på längden, 163 centimeter på bredden och 34 centimeter på höjden. Det är med andra ord inget litet paket och vikten är därefter… runt 700 kg. Batterienheten har en inbyggd krockstruktur med längs- och tvärgående ”balkar” som skyd-dar cellmodulerna som var och en innehåller tolv 60 Ah-celler. Batteripaketets kylsystem ingår i ett större avancerat system som hanterar kylning och uppvärmning av bilens olika komponen-ter och delar, bland annat kupéutrymmet. Detta avancerade temperaturhanteringssystem sägs vara så effektivt att det bidrar till en räckviddsförlängning med uppemot tio procent.



Hans lyckades med bedriften att hitta tanklocket även den här gången.

Batteripaketet, som arbetar på en spänningsnivå om 396 volt, kan lagra upp till 95 kWh. Det är i paritet med de bästa i klassen (Mercedes EQC har 80 kWh, Jaguar I-Pace 90 kWh och Tesla Model X 75 alternativt 100 kWh). Enligt Audi ligger räckvidden per laddning på över 40 mil enligt den nya, tuffare WLTP-körcykeln. Med 150 kilowatts DC-laddning ska 80 procent av batteriets totala kapacitet kunna uppnås på 30 minuter. Det betyder i runda slängar drygt 32 mils körning efter en halvtimmes laddning.

Batterierna laddas också med hjälp av ett avancerat energihanteringssystem som tar tillvara på energi vid gasuppsläpp och inbromsning (som därutöver går att ställa in enligt olika steg beroende på hur kraftig retardationseffekt man söker). En effektivitetsassistent hjälper dessutom föraren att köra mer ekonomiskt och energieffektivt, bland annat genom att läsa av trafiken längs färdvägen i förväg. Än mer effektivt blir det om bilen körs med farthållaren.

Under ”motorhuven” finns ytterligare ett lastfack på 60 liter, avsett för laddkablarna. Anordningen uppfattas som enkel i förhållande till den övrigt höga nivån e-tron utstrålar. Kanske borde huven fram vara elstyrd precis som bakluckan för att förenkla kabelanvändandet? Audi e-tron och dess batterier har redan börjat byggas i den koldioxidneutrala fabriken i Vorst i Bryssel. Det är samma fabrik som under många årtionden byggde Volkswagen Typ 1 (Bubblan), drygt 1,1 miljoner stycken för att vara lite mer precis. Innan Volkswagen (och Porsche) byggdes i fabriken skruvades även Studebakers modeller ihop där. Men det är snart 70 år sedan.

Nya e-tron är första steget i Audis stora elbilsoffensiv som accelererar redan under 2019. Nästa steg blir Audi e-tron Sportback som kommer nästa år. Året därpå, 2020, är det dags för mer sportigt betonade Audi e-tron GT där Audi Sport varit delaktiga under utvecklingsarbetet. Vi gillar att e-tron känns som en konventionell Audi, men visst hittar vi ett par gimmickar. Backspeglarna på provbilen har kamerateknik vars bilder visas på sneda skärmar placerade på framdörrarnas framkant. I den starka ökensolen är det svårt att få någon klarhet i sikten. 15 000 kronor kostar ”kameraspeglarna”.



*Här är kablarna som behövs för att tanka upp bilen med massor av kilowatt.
95 kWh för att vara exakt.*

Basutrustad går e-tron lös på 885 000 kronor, se faktarutan för övriga priser. Hinner även med en nättare tur ut i ökensanden. Genom Drive Select i offroad-läge höjs markfrigången från 172 millimeter med ytterligare 35 mm. Kör du fast trots detta finns ett Lift-läge som pumpar upp bilen 15 mm extra. Bra om man kör fast i vinterns snö. Men det är ute på asfalten som e-tron övertygar. Både vind- och elmotorljud är så ljudisolerade att man tror att man åker på en flygande matta. Säkert kommer den storporiga grovkorniga asfalten hemma i Sverige göra e-tron mer bullrig – hur mycket får framtida tester visa. Om ett år kommer den sportigare e-tron Sportback och längre fram ännu fler el-Audis. Framtiden har bara börjat.

Modeller och priser
Audi e-tron 55: från 885 000 kronor
Audi e-tron 55 Proline: från 954 000 kronor
Audi e-tron 55 Proline advanced: från 1 100 000 kronor **Förmånsvärde:** från 2 975 kronor

Tre frågor



Thomas Pinel – ansvarig interiördesigner Audi e-tron.

Den virtuella backspegeltekniken har sina små skärmar placerade i dörrarnas framkant. Varför?
– Vi vill integrera vår teknik på bästa möjliga vis, vi provade andra lösningar men då kändes det som påklistrade info-skärmar. Det är inte Audi.
Inredningsstilen hos e-tron skiljer sig inte nämnvärt från exempelvis nya Audi A6. Varför valde ni ett så pass konservativt formspråk?
– Det ska inte vara någon speciell skillnad på en eldriven Audi. I stället ska förarmiljön vara linjär och symmetrisk, några av våra kärnvärdesord.
Kan du avslöja några fler e-tron-modeller som är på gång?
– Allt det där är förstås hemligt men en Sportback med flackare coupétak kommer visas under 2019 och längre fram kommer e-tron-paletten byggas på ytterligare.

Det här är nytt!

15 000 Kronor alltså. Köper den tvivelaktiga funktionen med kameror som ersätter de traditionella backspeglarna.
700 Den totala vikten på e-trons batteri som ligger platt monterat under hela golvet.
700 Igen, men antalet intressenter för nya Audi e-tron visar på ett stort kundintresse.
Komfort Tyst som en Rolls-Royce på salssläta arabmotorvägar, mycket energi har lagts på att göra e-tron-färden så ljudlös som möjligt.

Audi e-tron 55 quattro

Pris 885 000 kronor, säljstart 2019, första kundleverans första halvåret 2019.

Motor Elmotor. Max systemeffekt 402 hk (300 kW), max vridmoment 664 Nm. Batterityp litiumjon, 95 kWh.

Kraftöverföring Motor fram och bak, fyrhjulsdrift. Steglös automatlåda med möjlighet att välja fasta växlar.

Fjädring/hjulställ Luftfjädring fram och bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel i. u. meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum, däck 235/60 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 293, längd 491, bredd 194, höjd 163, spårvidd f/b 166/165. Markfrigång 17. Tjänstevikt ca 2 560, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 1 800. Taklast i. u. Bagagevolym (VDA-liter) 600 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,7 s, toppfart 200 km/h (begr).

Bränsleförbrukning (WLTP) Elförbrukning blandad körning ca 2,8 kWh/mil. Räckvidd blandad körning40 mil.

Garantier Nybil 4 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år. Batterigaranti 8 år/16 000 mil.

Skatt 360 kronor per år.

Rivaler



Jaguar I-Pace 400 AWD
I-Pace övertygar med fin körkontakt för föraren och tillräckliga utrymmen trots den slanka och lutande taklinjen. NEDC-räckvidden på 54 mil ska tas med en nypa salt, Jaguar är en törstig strömslukare.
Pris: 849 900 kronor.



Tesla Model X 75D
En större bil, som jämfört med Audin känns betydligt mer amerikansk i stort som smått. Fördelen är väl utbyggd infrastruktur av laddstationer.
Pris: 1 046 500 kronor.



GALLERI
Audi e-tron 2019
74 bilder

Hans Hedberg

RECHARGE

3. Volkswagen ID Neo är ”irriterande fantastisk” – Tesla borde oroa sig

Pär Brandt, 2018-12-28, 15:12

Den första provkörningen av VW:s elbil lovar väldigt gott. Nu får vi också bekräftat fler tekniska detaljer om räckvidd, pris, klimatsystem, med mera.



En liten grupp motorjournalister har fått provköra Volkswagen kommande elbil Neo, den första i ID-familjen. VW ID Neo ska lanseras och börja byggas under 2019, de första leveranserna väntas ske i början av 2020.

Det är Robert LLewellyn på YouTube-kanalen "Fully Charged" som är först ut med en provkörningsrapport. Och får man tro Robert är Volkswagen ID Neo "en absolut irriterande fantastisk" bil.

***FILM:* https://youtu.be/q2Tqw9LX3QE**

Testkörningen sker i södra Sydafrika, där Volkswagen brukar utveckla nya bilmodeller under vinterhalvåret. Sydafrika har ju omkastade årstider, så när vi i Europa har vinter är det sommar i södra Afrika. Enligt Robert LLewellyn känns inte VW Neo som en skramlig testbil, utan mer som en färdigutvecklad och produktionsklar modell.

Volkswagen har valt att inte göra en stor, lyxig och dyr suv som sin första elbilsmodell – som flera andra (Jaguar, Mercedes, Audi och snart även Volvo kan känna sig utpekade). Istället väljer VW den populära Golf-storleken och satsar på massproduktion och stordriftens alla ekonomiska fördelar för att få ner priset.

Med det "lilla" batteripaketet som ger en räckvidd kring 330 kilometer (WLTP) ska Volkswagen ID Neo kosta ungefär som en hyggligt utrustad Golf TDI (dieselmodell). VW ska även erbjuda ID Neo med ett större batteri som ger en räckvidd "över 500 kilometer", men då blir det givetvis till ett högre pris.



Volkswagens utvecklingschef för "Productline e-Mobility", Frank Bekemeier, sitter med i prototypbilen som YouTube-kanalen Fully Charged får provköra. Sydafrika är en bra plats att testa klimatanläggningen, då det kan bli ganska varmt. Men Sydafrika erbjuder också en landsvägstandard som liknar den i Europa, vilket är bra för att testa en familjebil. Inne i städerna är däremot underhållet tidvis rätt dåligt, men även det är bra som en utmaning. Funkar fjädringen i sydafrikanska städer så blir det bra komfort även i Europa.

Volkswagen ID Neo är bakhjulsdriven med elmotorn placerad bak. En placering som man tidigare förklarat som "naturlig" då det inte finns några kostnadsfördelar med framhjulsdrift på en elbil.

Testföraren Robert LLewellyn berömmer ljudet och komforten, elmotorn är knappt förnimbar och utan det högfrekventa, surrande ljud som en del elmotorer har.

Utvecklingschef Frank Bekemeier berättar att en elbil ger helt nya möjligheter att paketera komponenter. Till exempel flyttade man klimatpaketet (uppvärming/kylning) längre fram i bilen där förbränningsmotorn normalt sitter. Det gav mer interiörutrymme och en luftigare känsla i kupén.

Frank Bekemeier bekräftar att Volkswagen ID Neo ska få en laddningskapacitet på 125 kW, vilket ger 80 procent laddningsgrad på en snabb lunchrast (30 minuter). 125 kW är ganska mycket, jämfört med de flesta mindre elbilar som finns på marknaden idag. Bekemeier bekräftar också att VW ID Neo alltid är uppkopplad mot internet.

En annan intressant detalj som Volkswagens utvecklingschef Frank Bekemeier avslöjar är att man utvecklat en helt ny typ av klimatanläggning som använder koldioxid, $CO2$, som köldmedium. Principen är samma som hos en värmepump – den kan alltså ge både kyla och värme – men med $CO2$ får man en mera miljövänlig konstruktion med färre risker vid läckage och brand.

Produktionen av Volkswagen ID Neo ska ske i Zwickau, där Passat tillverkats. Men fabriken byggs om för att helt och hållet producera elbilar. Kapaciteten ska nå upp till 330.000 elbilar per år. I Zwickau ska även batterierna tillverkas.

Sammanlagt bygger Volkswagen om tre fabriker i Tyskland för elbilsproduktion.

På utsidan ska elbilen Neo bli ungefär lika stor som en Golf, och släktdragen syns. Men inuti blir Neo stor som en Passat, tack vare bättre paketering. Neo får också en lägre nos med bättre luftmotstånd, möjligt tack vare att det inte sitter en förbränningsmotor under huven. Neo är bakhjulsdriven med motorn bak, precis som Volkswagens första modell.



[VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset]



[Fler detaljer om Volkswagens nya ”el-folkvagn” – det blir en crossover med T-Roc-stuk]



[Övergången till elbilar innebär mer bakhjulsdrift – framhjulsdriftens dominans är över]



[VW-chefen: Vi har säkrat batterier för 50 miljoner elbilar]



[Mystiska uppgifter: Volkswagen planerar ännu billigare elbil]



[Första bilden: Volkswagen Neo är nya elbilen som ska bli billigare än Tesla Model 3]



[Volkswagen ID Buzz Cargo vill vara hantverkarens nya drömbil – med räckvidd på 55 mil]

4. Sista Morgan-bilarna med V8

Peter Klemensberger

28 december 2018

Morgans klassiska former i kombination med V8-muller är till ända. De två sista bilarna med vinkelåttor har skruvats samman och nu börjar en ny era.



FILM: ***https://youtu.be/4kJXrjOwEec***

De sista två Morgan-bilarna med vinkelåttor har lämnat fabriken i Malvern Link. Den nya tiden kommer även till ett så klassiskt märke som Morgan även om tekniken under de svepande linjerna faktiskt alltid har varit under utveckling.

Morgan lanserade modellen Plus 8 med V8-motor från Rover 1968. Produktion lades ner 2004 då motorn pensionerades men 2012 återuppstod modellen med BMW:s V8 av typen N62 under huven. Egentligen var hela bilen ny och delade plattform med futuristiska Aero 8 från 2000.

På filmen nedan kan vi se och höra testföraren Keith Dalley, som kört över 1 300 Morganbilar med V8 genom åren, och se de två sista bilarna i aktion. I slutet av filmen startas även motorn som ska ersätta vinkelåttan från BMW.

Med den nya drivlinan utvecklas även en ny plattform för modellerna. Resultatet ska presenteras under 2019 och Morgan hänger inte läpp. Märkets DNA ska finnas kvar och de hade aldrig dumpat V8:an för något sämre, hävdar man.

Glöm att lägga bud på de sista V8-bilarna, Morgan behåller båda själva. Plus 8:an är dessutom nummer 300 med motor från BMW.

Vill du veta hur den där BMW-motorn lirade i Morganchassit kan du läsa vår provkörning av Plus 8 här.



Arbetet med en ny plattform är redan i full gång hos Morgan.



Morgan Plus 8 50th Anniversary Edition
7 bilder



Provkörning: Morgan Plus 8
16 bilder



Morgan Plus 8 2012
4 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Toyota Supra avslöjad – officiella bilder

Mattias Rabe

28 december 2018

Nu har de första officiella bilderna som visar hur nya Toyota Supra ser ut halkat ut på webben.



I skrivande stund återstår det ännu 17 dagar innan Toyota låter skynket falla av nya Supra (på Detroitsalongen), men redan i dag får vi tydligt (om än en aning grynigt) se hur modellen ser ut. För ett par veckor sedan fick vi se inofficiella bilder på bilen, nu handlar det om officiella grejer och framför allt får vi se Supra ur de ”rätta vinklarna”. Bilderna sägs komma från Toyota i Tyskland som tabbade sig en kort stund.

Egentligen bjuder bilderna inte på några större överraskningar, det mesta är som förväntat i och med att vi har sett nya Supra i maskerat utförande i ett halvårs tid (du vet väl att vi redan har provkört nya Supra?).

Vi ser en djup frontspoiler uppdelad i tre sektioner och en ganska bullig huv som längst fram innehåller två LED-strålkastare (ser ut att vara LED matrix) med långt utdragna lysdiodslingor för DRL-funktionen.

Vi skymtar ett ”dubbelbubbeltak” och ska vi vara ärliga är hela takkonstruktionen med siderutornas utformning och likaså takstolparna väldigt lik Zagatos alster, inte minst Aston Martin V12 Zagato.

Aston Martin V12 Zagato har en helt unik bakdel, den liknar ingenting annat. Nya Supra kan också sälla sig till gänget som har en bak som inte liknar mycket annat. Några som helst likheter med ”syskonbilen” BMW Z4 kan inte skönjas någonstans.



På tal om BMW Z4… nya Z4 M40i har en rak sexa på 3,0 liter, en motor som hittat ned även i nya Supra. Men Toyotas ingenjörer har ”manipulerat” maskinen för att få den att fungera på det vis de vill. Exakt vad det innebär återstår att se, men det har snackats om att det eventuellt kan bli ett eller några tiotal extra hästkrafter i den japanska varianten.

Nya Toyota Supra och nya BMW Z4 ska byggas sida vid sida hos Magna Steyr i Graz, det vill säga i Österrike.

MISSA INTE: **Vi har redan kört nya Toyota Supra**



Detta är Aston Martin V12 Zagato… jämför taket, takstolparna och sidorutorna med hur det ser ut på nya Supra. En hel del likheter.

6. Jaguar fick Tesla på fall i Norge

Redaktören byt bil 2018-12-28

Minskar 40 procent på ökande marknad



Norge är ett föregångsland när det gäller elbilar. Men försäljningssiffrorna för slutet av 2018 kan bli en huvudvärk för Elon Musk och Tesla. Elbilar ökade 38 procent – men Tesla minskade med 40 procent, uppger Seeking Alpha.

Ingen annanstans säljs så många elbilar i förhållande till befolkningen som i Norge. Anledningen är dock inte att norrmän månar mer om miljön än andra länders befolkningar. I stället är det ett skattesystem som är kraftigt gynnande för elbilar och gör det lönsamt att välja en miljövänlig bil i stället för en smutsigare bil med förbränningsmotor. Elbilar är i princip helt skattebefriade och slipper dessutom trängselavgifter samtidigt som diesel- och bensinbilar har höga straffskatter, särskilt vid inköp.

Hittills under sista kvartalet i år har elbilsförsäljningen ökat med ytterligare 38 procent. Fyra av tio bilar som säljs i Norge är nu elbilar. Samtidigt minskar Tesla med 40 procent. Anledningen till tappet är, enligt Seeking Alpha, att Jaguar I-Pace såldes i hela 949 exemplar under kvartalet. Dessutom börjar Audi inom kort leverera e-Tron. Kanske stundar hårdare tider för Tesla och Elon Musk när de etablerade tillverkarna till slut får fram sina elbilar? Ingen vet, men tendensen från Norge kan vara ett tecken på det.

Samtidigt är leveranserna av nya Tesla Model 3 bara någon månad bort i Norge, så försäljningsstriden bland elbilarna blir spännande att följa i vårt västra broderland efter nyår.

Redaktören byt bil

7. Nya Ford Focus har fått tolv utmärkelser under sitt första försäljningshalvår

Björn Asplind

fredag 28 december 2018 kl. 10:27

Fords nya Focus har kammat hem tolv utmärkelser under sitt första försäljningshalvår – två Årets bil-titlar och tio kategoripriser. Modellen har under perioden sålts i över 42 000 exemplar, och även nominerats till European Car of the Year.



1

Prishyllan för nya Ford Focus utmärkelser fylls på i snabb takt. Under året har den nya modellen tagit hem tolv utmärkelser och nominerats till European Car of the Year – och sålts i över 42 000 exemplar. Modellen erbjuder val som sportiga Focus ST-Line-varianten, färger som Chrome Blue och Desert Island Blue, och Fords nya åttastegade automatlåda.

– Media, experter inom fordonsbranschen och, viktigast av allt, kunder lovordar nya Ford Focus. Detta syns både genom de olika typerna av utmärkelser och de höga försäljningssiffrorna. Att rankas som bäst inom ett så pass konkurrensutsatt segment är ett riktigt bra betyg, säger Glen Goold, chefsingenjör för Ford Focus.

Nya Focus finns tillgänglig i Sverige som femdörrars hatchback och kombi. Köpare kan välja mellan en rad varianter inom modellinjen som Focus Trend och Titanium, sportiga Focus ST-Line och Focus Vignale.

Priset för nya Ford Focus börjar på 177 900 kronor för femdörrarsversionen och 183 900 kronor för kombiversionen.

Lista över Ford Focus utmärkelser under 2018 fram till idag:

Årets bil 2019 – Finland
Årets bil 2019 – Kroatien
Årets familjebil – Belgien

Car of the Year awards: Årets bil inom småbilssegmentet – Irland
Autobild Golden Wheels Award: Bästa småbil – Bulgarien
BusinessCar Awards: Bästa mellanstora bil – Storbritannien
Parkers New Car Awards 2019: Bästa småbil för familjer – Storbritannien
2018 Scottish Car of the Year Awards: Bästa familjebil – Skottland
Auto Zeitung Auto Trophy 2018: Compact kategorivinnare– Tyskland
Great Austrian Automobile Prize: vinnare instegskategorin – Österrike
Entrepreneurs Car of the Year – Spanien
Czech Republic Fleet Awards 2018: vinnare förmånskategorin – Tjeckien.

8. Skoda Kodiaq RS Pickup – gör du tummen upp eller ner?

Pär Brandt, 2018-12-28, 12:54

Suvmodellerna har blivit en succé hos Skoda och nu är det väl dags för nästa steg. Vad säger du om en ny pickupmodell?



Skoda har ju tillverkat pickuper förut, ni minns Favorit och Felicia, men en Kodiaq RS pickup vore något helt annat. Och skulle Skoda bestämma sig för en större pickup kan de hämta inspiration från X-Tomi Designs datorillustration.

X-Tomi Design har gjort fler illustrationer på möjliga, nya Skodamodeller (se längre ned) som skogsmullen Scala Scout och sportiga Scala RS. Möjligheter saknas inte.

Vi skulle gissa att Skoda själva har funderingar på nya modellvarianter, men de har andra och större problem att ta tag i först. Redan nuvarande modellprogram får knappt plats i fabrikerna och därför får Skoda flytta runt modellerna, till exempel ska Superb tillverkas av Volkswagen parallellt med nästa generation Passat.

Det som talar för att Skoda kanske bygger pickuper igen är att segmentet har en hög vinstmarginal. Robusta arbetsfordon som VW Amarok, Nissan Navara och Ford Ranger ger bra klirr i kassan och står tillsammans med suvmodellerna för en väsentlig del av inkomsterna hos flera biltillverkare.

Småbilar och kompaktklass är mycket svårare att tjäna några pengar på. Exempel på detta är att flera amerikanska biltillverkare reducerar sitt modellutbud de närmaste åren och koncentrerar sig på de bilar som har en bra vinstmarginal.





Test: Fyra sjutusansuvar – Kia Sorento, Skoda Kodiaq, VW Tiguan och Ford S-Max

DUELL: Skoda Kodiaq vs VW Tiguan – mer av allt?

Prov: Skoda Kodiaq – från bruksbil till lyxbil

Här är nya Skoda Kodiaq Scout – svenska priser

Skoda Kodiaq RS – storsuven blir både sportig och lyxig

Nya Skoda Kodiaq GT – coupésuven från Kina – visst borde den säljas här?

Skoda Kodiaq RS ska tillverkas – får BiTDI med 240 hk och 500 Nm

9. Pickupförare i protest hotade Teslaägare vid snabbladdare

Erik Söderholm, 2018-12-27, 09:05

Tesla har stora planer både för eldrivna lastbilar och pickupmodeller. Men det är inget som går hem hos de mest konservativa pickupfansen i USA.



Ett tydligt exempel på det kunde ses före jul när ett gäng pickupförare med modifierade bilar blockerade en av Teslas Superchargerstationer i Hickory, North Carolina, och hindrade Teslaförarna från att ladda.

De ska också ha hotat och trakasserat Teslaägarna, enligt en användare på Reddit som skrivit om händelsen.

"Jag har aldrig haft en laddupplevelse som den här", skriver användaren, och liknande händelser verkar ha inträffat även i Kalifornien, Florida, Oregon, Illinois, Washington och Massachusetts.

Vi har tidigare skrivit om en annan favoritaktivitet hos många amerikanska pickupförare, nämligen "coal rolling", som innebär att bilen spyr ut svart dieselrök.



Spyr ut kolsvarta avgaser i protest mot Barack Obama



Valet av bil visar också valet av presidentkandidat i USA

ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

10. Scania levererar 741 gasbussar till Bogotá

Hans-Åke Danielsson

fr, dec 28, 2018 09:56 CET

I november fick Scania en order om 481 Euro 6-gasbussar – de renaste och tystaste bussarna på marknaden – till Bogotás bussystemTransMilenio. Scania har nu fått en order på ytterligare 260 gasbussar. Det innebär att Scania kommer att leverera totalt 741 gasbussar, vilket motsvarar majoriteten av de bussar som beställts för förnyelsen av stadens BRT-system.



Bogotá ska ersätta sina bussar, som har motorer i Euro 2- och Euro 3-utförande, med fordon som har den senaste lågemissionstekniken. Scanias Euro 6-gasbussar innebär ett stort steg mot renare utsläpp jämfört med de tidigare bussarna, men också i förhållande till den senare emissionsklassen Euro 5. Med de nya Scaniabusarna sänks CO2-utsläppen med upp till 20 procent, samtidigt som partikelutsläppen blir två till tre gånger lägre. Utsläppen av kväveoxid är fyra till fem gånger lägre jämfört med Euro 5.

Bussystemet, som skapades i början av 1990-talet, omfattar 12 linjer på totalt 112 kilometer med 1,7 miljoner resenärer dagligen. Den senaste offentliga upphandlingen har omfattat en BRT-linje med 18 stationer, som kommer att drivas av bussoperatören Masivo Bogotá. Trafikstarten sker under första halvåret 2019.

– Denna stora order visar på Bogotás engagemang för att minska utsläppen. Vi är självfallet mycket stolta över det förtroendet staden visar oss genom att välja vår teknik för minskat buller och lägre utsläpp, säger Scania Colombias VD Juan Carlos Ocampo.

De 260 ledbussar som Scania ska leverera har kapacitet för 250 passagerare. Bussarna är fyr-axliga och utrustade med en frontmonterad gasmotor på 340 hk . Samtliga bussar kommer att karosseras av det colombianska företaget Superpolo. Scania kommer att ansvara för service av fordonen.

Sedan 2015 finns Scanias Euro 6-gasbussar i Euro 6-utförande i trafik i den colombianska staden Cartagena.

Bus Rapid Transit, eller så kallade BRT-system förbättrar kapacitet och tillförlitlighet i jämförelse med konventionell bussverksamhet. Systemen bygger på korridorer för bara bussar som säkerställer att bussar inte försenas på grund av trängsel i övrig trafik. Passagerare betalar vid busshållplatser istället för på bussen för att smidigare och snabbare påstigning ska kunna ske. BRT system finns i fler än 160 städer, de flesta i Latin Amerika.

För ytterligare information, kontakta Karin Hallstan, Head of Corporate Communications & PR ,tel: 076 842 81 04, e-post: karin.hallstan@scania.com

Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar. Tillsammans med våra partners och kunder driver vi övergången till ett hållbart transportsystem. År 2017 levererade vi 82 500 lastbilar, 8 300 bussar samt 8 500 industri- och marinmotorer till våra kunder. Nettoomsättningen uppgick till nästan 120 miljarder kronor, varav cirka 20 procent var tjänsterelaterade. Scania grundades 1891 och är idag verksamt i fler än 100 länder och har cirka 49 300 medarbetare. Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Tillverkning sker i Europa, Latinamerika och Asien, med regionala produktionscentrum i Afrika, Asien och Eurasien. Scania är en del av Volkswagen Truck & Bus AG, som snart blir TRATON AG. För mer information besök: www.scania.com.

Om oss

Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar. Tillsammans med våra partners och kunder driver vi övergången till ett hållbart transportsystem. År 2017 levererade vi 82 500 lastbilar, 8 300 bussar samt 8 500 industri- och marinmotorer till våra kunder. Nettoomsättningen uppgick till nästan 120 miljarder kronor, varav cirka 20 procent var tjänsterelaterade. Scania grundades 1891 och är idag verksamt i fler än 100 länder och har cirka 49 300 medarbetare. Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Tillverkning sker i Europa, Latinamerika och Asien, med regionala produktionscentrum i Afrika, Asien och Eurasien. Scania är en del av TRATON AG. För mer information besök: www.scania.com.

Kontakt

- **Scania**
- 151 87 SÖDERTÄLJE
- **Hans-Åke Danielsson**
  Press Manager

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Historien om Porsche Carrera GT

Erik Wedberg 28 december 2018

Diskret men utmanande. Porsche Carrera GT var italienarnas värsta mardröm. Här får du historien om bilen.



För första gången sedan Detroitsalongen 1993 visade Porsche på 2002 års bilutställning i Paris en nästan produktionsklar konceptbil. Bilen – kallad Carrera GT – skulle enligt Porsche bli den absolut bästa supersportbilen världen hade skådat, de italienska hingstarna skulle överträffas.

Idén att inte vidareutveckla 911 till något hårresande utan i stället för första gången bygga en helt ny supersportbil föddes då en Porsche 911 GT1 rullade över mållinjen som totalsegrare i 24-timmarsloppet på Le Mans 1998. Det här var Porsches sextonde Le Mans-seger genom tiderna och att de fick blodad tand kan man ju förstå. Genast fattades beslutet att utveckla en ny bil med förhoppning om att ta en sjuttonde totalseger.

Hösten år 2000 påbörjades projektet och ingenjörerna hann så långt som till att bygga en fungerande prototyp. Sedan tog det stopp. De stora och bränsletörstiga suvarna hade vind i seglen och Porsche hade inte råd att stå utanför. En Porsche-suv skulle tas fram omedelbums. För det krävdes enorma resurser och att producera en eventuell Le Mans-segrare framstod helt plötsligt som lågprioriterat. Projektansvarige Michael Hölscher, som var en av Porsches mest lovande ingenjörer, lyckades ändå ro det hela i hamn och 2003 presenterades Porsches första från grunden specialbyggda supersportbil.

Hölscher och hans arbetslag hade inte behövt hålla igen någonstans, Carrera GT var extrem på alla punkter. När nyckeln vreds om hördes inte ett vanligt Porscheljud utan i stället ett potent V10-dån. I lugn fart gjorde den inget större väsen av sig men vid full gas ylade motorn på ett sätt som har skrivit in den i historieböckerna. V10-motorn, som till en början konstruerades för att vinna Le Mans, hade en kapacitet på 5,7 liter och utvecklade 612 hästkrafter och 590 newtonmeter, utan turbo.



Takets mittsektion kunde lyftas bort och göra Carrera GT till en öppen roadster.

Ofattbart nog räckte dock inte detta för att slå konkurrenterna. I hästkraftskriget låg Porschen efter, Ferrari Enzo hade 660 och Mercedes SLR 626 hästkrafter. Men 612 hästar var förstås inte fy skam. Det räckte ju för att skicka Carrera GT från 0 till 100 km/h på 3,9 sekunder och nå en toppfart av 330 km/h.

Vikt och placering av vikt var högsta prioritet, varför cylinderbankarna ställdes i 68 graders vinkel, vilket gjorde att vevstaken kunde sänkas och bidra till lägre tyngdpunkt. Carrera GT var inte mer än 1 380 kilo tung eftersom allt byggdes i dyra och lätta material, till exempel bromsar och koppling som tillverkades av keramiska material. De keramiska bromsarna hämtades från 911 GT2 men förstorades till enorma 380 millimeter i diameter.

Det märktes tydligt att Carrera GT var lika mycket, om inte mer, racerbil än gatbil. Inte nog med att kopplingen och den sexväxlade manuella lådan var ovanligt stram, resten av bilen byggdes så stumt det bara gick. Styrning och hjulupphängningar var bultade direkt (utan bussningar) i kolfibermonocoquen. Det gjorde Carrera GT inte bara ytterst direktstyrd och kommunikativ utan även rejält stötig och obekväm. Den hårdtrampade och oförlåtande kopplingen kunde genera även den mest erfarne föraren genom att orsaka tjuvstopp stup i kvarten.

LÄS MER: Vi provkör Porsche Carrera GT

Carrera GT var en brutal och kompromisslös supersportbil som krävde mycket av sin förare, både körskicklighet och tålamod. Dessvärre har majoriteten av de tillverkade bilarna förmodligen aldrig sett en racerbana. Vilket är synd eftersom en sådan är vad som krävs för att 4,5-miljonersbilen ska komma till sin fulla rätt. Lika synd är att det bara blev 1 270 bilar byggda. Porsche hade förväntat sig att sälja 1 500.

Texten är hämtad från boken Stora Guiden om Porsche, utgiven av Teknikens Värld 2012. Fler artiklar ur serien ”Historien om” hittar du här.



Carrera GT var på samma gång diskret och utmanande.



V10-motorn konstruerades för att vinna Le Mans
och hade en kapacitet på 5,7 liter och utvecklade 612 hästkrafter.



Supersportbilen saknade extravaganta vingar och kjolar men imponerade med sina detaljer.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Lincoln Continental firar 80 år med gamla dörrar

Peter Klemensberger 28 december 2018

Vissa modellnamn klingar mer klassiskt än andra. Som Continental som nu firar 80 år med en specialversion utrustad med ”självmordsdörrar”.



Lincoln är Fords lyxmärke och en av de mest klassiska modellerna är Continental som har hängt med sedan 1939 och är inne på sin tionde generation. Det firar Lincoln genom en att tillverka 80 exemplar (vad annars?) av modellen i ett specialutförande vid namn Continental 80th Anniversary Coach Door Edition.

Självmordsdörrar är det mer oglamorösa svenska namnet för Coach Doors, det handlar alltså om att dörrarna till baksätet är hängda i bakkant. Inspirationen kommer från Continental generation fyra, tillverkad åren 1961 – 1969 och som hade just den dörrlösning.

Att dörrarna är i fokus på specialupplagan märks också på plakettplaceringen av bilens specifika nummer i den limiterade upplagan: på dörrtröskeln (se galleriet nedan). Baksätet är skräddarsytt för upplagan och har en fullutrustad mittkonsol med bland annat trådlös laddning av mobiltelefoner och surfplattor. På plats kan man även sträcka på lite extra på benen då axelavståndet har växt med 15 centimeter jämfört med vanliga Continental.

Drivlinemässigt är det samma V6:a på tre liter som i urmodellen som gäller. Den har en maximal effekt på 400 hästkrafter och ger lika många pundfot i vridmoment, vilket är 542 mätt i newtonmeter.

Continental 80th Anniversary Coach Door Edition går att beställa nu och leveranserna startar sommaren 2019. Några prisuppgifter finns inte, vanliga Continental startar i USA på 46 145 dollar, cirka 415 000 kronor.

– Folk gillar elegans och glamour. De vill även ta sig i och ur ett fordon på smidigaste sätt. Här får de allt detta, säger designchefen David Woodhouse.

FILM: https://youtu.be/9TgMGq4gm2M



Inspirationen kommer från 1960-talets Continental. Här i sedanutförande.

Men det finns en mörk historia om Continental generation fyra som Lincoln inte nämner i sitt pressmeddelande. Det är nämligen den bilmodell som John F Kennedy satt i när han blev skjuten i Dallas den 22 november 1963.

Efter skjutningen fördes bilen i expressfart till Vita Husets garage där den analyserades. Sedan återvände den till karossmakaren Hess & Eisenhardt där den fick ett skottsäkert baksäte med fixerad topp plus en trimmad motor. Bilen kom att modifieras ytterligare och användas av presidenterna Johnson, Nixon, Ford och Carter för att gå i pension 1977 på Fords egna museum i Dearborn.

Registreringsskyltarna monterades dock bort under ombyggnaden och dök upp först 52 år senare på auktion och ropades in för motsvarande 864 000 kronor.

Lincoln Continental generation fyra är också känd från James Bond-filmen Goldfinger från 1964. Hur det går för bilen i filmen kan du se i klippet nedan.

FILM: https://youtu.be/eHvIv01QNhA



GALLERI
Lincoln Continental 80th Anniversary Coach Door Edition
32 bilder

13. 7 fantastiska och bortglömda bilar från Sovjetunionen

Erik Söderholm 2015-03-21, 08:05, uppdaterad 2018-12-27, 09:41

Sovjet byggde en del bilmodeller som verkligen inte skulle kunna byggas idag – bland annat en lyxbil som väger 3,6 ton, en jeep som fixar 72 oktan och en hemlig V8-modell för KGB.



- **President Putin förbjuder transpersoner att köra bil**

- **Putins ryskbyggda limousine får V12-motor från Porsche**

Även om vi kanske inte sett särskilt många ryskbyggda bilar här i Sverige är landet i öst en enormt stor bilproducent. Lada har sålts i Sverige i flera omgångar, och modellen som många känner igen heter Niva. Men det finns betydligt fler märken och modeller som utvecklats i Ryss-land som förtjänar lite uppmärksamhet.

Under Sovjettiden var väntetiden för att få köpa en ny bil flera år och även om vanliga arbetare tålmodigt väntade på sin tur hade de oftast inte råd att köpa någon bil. Annat var det för parti-medlemmarna.

Vi har tidigare skrivit om Ladas hemliga familjebuss och det premiärvisningen av en konkur-rent till tyska Smart flera år före tyskarna. Här kommer ytterligare några exempel på sovjetisk bilbyggarkonst när den är som bäst (eller konstigast).

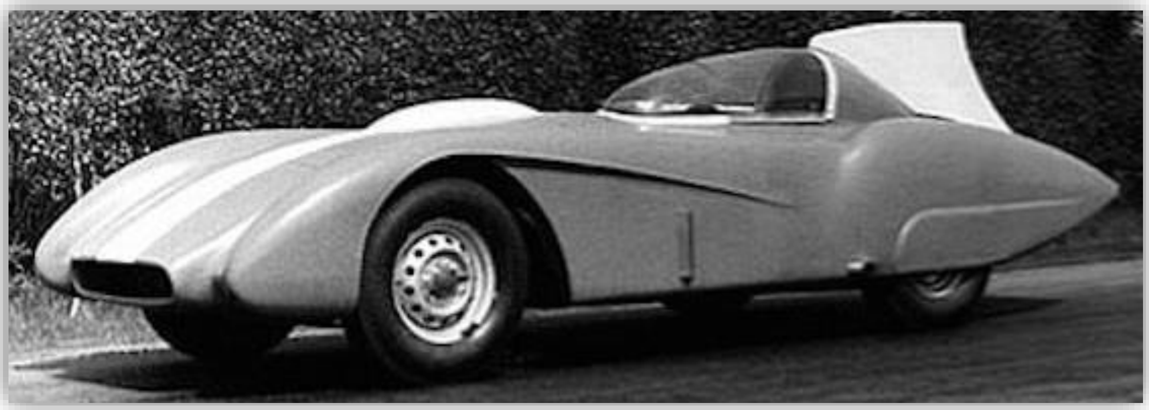


Tre ton rysk pansarlyx

En bra bit ovanför arbetarnas rykande Trabanter fanns limousinerna från ZIL. Modell 114 bygg-des mellan 1970 och 1978. Här kunde politikerpamparna njuta av rejält benutrymme – bilen mätte imponerande 6,2 meter på längden.

Underligt nog fanns limousinen med manuell växellåda, men de flesta exemplaren lär ha leve-rerats med antingen två- eller trestegad automatlåda. V8-motorn på 7,0 liter och 300 hästkraf-ter hade en hel del att göra eftersom tjänstevikten låg på mastiga 3,1 ton.

Bara de högst uppsatta partimedlemmarna fick åka ZIL 114, men det fanns gott om alternativ även för mindre viktiga mellanchefer.



ZIL 112 S

Sovjet snuvades på rekordet

Företaget ZIL hade ett av bilvärldens konstigaste modellprogram. Det bestod inte bara av superlyxiga limousiner för partipampar utan också av små cabrioletbilar, enorma lastbilar, brandbilar, bussar, sexhjuliga amfibiebilar... och sportbilar!

ZIL 112 S visades upp 1960 och kunde stoltsera med både diffbroms, skivbromsar och en tjänstevikt på 1 330 kilo. 0–100 gick på nio sekunder och toppfarten uppgavs till 260 km/h.

Men ännu häftigare var att en av bilarna byggdes om med sluten kaross och en "fena" på bakpartiet. Den döptes om till ZIL 112 RG och tanken var att den skulle sätta sovjetiskt hastighetsrekord. De två rekordförsöken 1962 stoppades dock på grund av dåligt väder och året efter lades satsningen ned.



140 hästar på 2,5 ton

Ett mönster bland nästan alla sovjetiska experimentbilar var att de var extremt tunga, men ändå hade klena motorer. Inget exempel är bättre än ZIS 112. Nästan sex meter lång, 2,5 ton tung – och med en motor på 140 hästkrafter...

Det blev inte särskilt mycket bättre när motoringenjören Vasili Rodionov utvecklade en rak, åttacylindrig 6,0-litersmotor på 182 hästkrafter. Motorn var så tung att köregenskaperna gick från dåliga till farliga.

Designen är ett kapitel för sig med rund grill med en strålkastare mitt på.



KGB fick en egen V8-version

Första bilen som fick namnet Volga hette egentligen GAZ M21 och var enligt tillverkaren perfekt anpassad för ryska vägar, med extra kraftig fjädring och hög markfrigång. Den här modellen var på tok för dyr för arbetarna, och prislappen var relativt svettig även för en mellanchef, som dessutom fick nöja sig med en fyrcylindrig motor på 70 hästkrafter.

Men inte KGB! Nej, agenterna fick 1962 en särskild version med namnet M23 som hade en 5,5-liters V8-motor på 160 hästkrafter. Tyvärr uppdaterades inte bromsarna alls, trots att bilen nu var så snabb att hastighetsmätaren som gick till 180 km/h inte räckte till.

Köregenskaperna var heller inget att skriva hem om, enligt KGB-agenterna. GAZ M23 hade en stålplatta i bagageutrymmet för att ge bättre drivgrepp. I servicemanualerna ignorerades M23-modellen helt för att inte information om bilen skulle hamna i fel händer.



Utvecklades i hemlighet

Det går naturligtvis inte att glömma bort Tatra 603 på listan över kluriga Östblocksbilar. Den var en riktig långkörare (byggdes 1956–1975) och byggde på ett annorlunda koncept: när en ny version lanserades, körde ägarna tillbaka till fabriken och fick bilen uppgraderad

Tatra 603 utvecklades i hemlighet i dåvarande Tjeckoslovakien av ett gäng designers som inte gillade beslutet att Tatra enbart skulle bygga lastbilar. Ännu mer udda än designen är motorn: en luftkyld V8 på 2,5 liter monterad baktill.

Det finns tre "generationer" Tatra 603 men namnpolicyn är inte helt övertygande: modellerna hette T603-1, 2-603 och 2-603 II. Tatra 603 deltog i totalt 79 tävlingar och stod som vinnare flera gånger.

- [Nu gör ryska lyxmärket ZIL comeback]
- [Ladas okända plan: Bygga en Smart före tyskarna]



72 oktan räcker

Glöm dagens suvar – det är en UAZ 469 du behöver! Den är terrängbilen har tjänstgjort inte bara hos militären utan också hos polisen, som amfibiebil och vid kärnvapenkatastrofer. Den har exporterats till 80 länder och tillverkas än idag.

Hela familjen kan följa med och "njuta" av 75-hästarsmotorn eftersom UAZ 469 är sjusitsig. Se bara till att köpa militärversionen där markfrigången höjdes från 22 till 30 centimeter.

Motorn kan förresten köras på oktantal så låga som 72, även om den föredrar 76 oktan...



Längre än Maybach

Om du inte tycker ZIL 117 här ovan är tillräckligt maffig finns också ZIL 4104. Den gamla V8-motorn borrades upp till 7,7 liter och 315 hästkrafter. Limousinen var groteskt lång, 6,3 meter, och vägde in på 3,6 ton. Den viktige potentaten i baksätet kunde njuta av både luftkonditionering och kassettbandspelare.

Tillverkningen av ZIL 4104 skedde under strikt sekretess och alla inblandade i fabriken och serviceanläggningarna fick inte berätta om bilen för utomstående. Service sköttes av en specialdivision hos dåvarande KGB.



[10 lyxbilsfakta som får dig att gå i totalspinn]



[Kommunist-Volvo såldes dyrt på auktion: "Intressant historia"]



[Nordkorea köpte bilar av Volvo – men betalade aldrig]

Klassiker

14. Hög standard!

Fredrik Nyblad, 2018-12-31, 8:00

Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer tre: VW Transport Hochdach.



Den höga bussen började sitt liv som rullande turiststation. Varje dag under sommarmånaderna fanns den på olika platser runt om i Stockholm. Den var specialbyggd av Volkswagen i Hannover där taket höjdes och kioskluckan på höger sida kom till.

Av någon anledning gjordes luckan extra stor, vilket gör Volkswagenhistoriska Klubbens bil närmast unik. Men det har inte alltid betytt att den haft något värde.

När klubben köpte den 1993 kostade den bara 13 000 kronor. Nu är den försäkrad för 400 000 och har vunnit pris som finaste splitbuss på den högprofilerade Volkswagenträffen i tyska Hessisch Oldendorf.

VWHK:s ordförande Lars Eriksson agerar fodervärd för bussen och varje sommar tar han den till ett tiotal träffar. Från bussen säljer klubben småprylar som modellbilar, nyckelringar – och värvar nya medlemmar.

På sätt och vis jobbar Transportern lika hårt som när den var ny, men nu är den kanske en ännu mer uppskattad medarbetare!

Fredrik Nyblad

Klassiker

15. Grattis Alfa Romeo Alfetta!

Carl Legelius 3 januari 2009

I dag den 3 januari då Alfred och Alfhild har namnsdag firar vi Alfetta!



Alfetta är ett smeknamn och betyder "lill-Alfan", och användes från början på fabrikens racerbilar Typ 158 och 159 på 1930-, 1940- och 1950-talet.

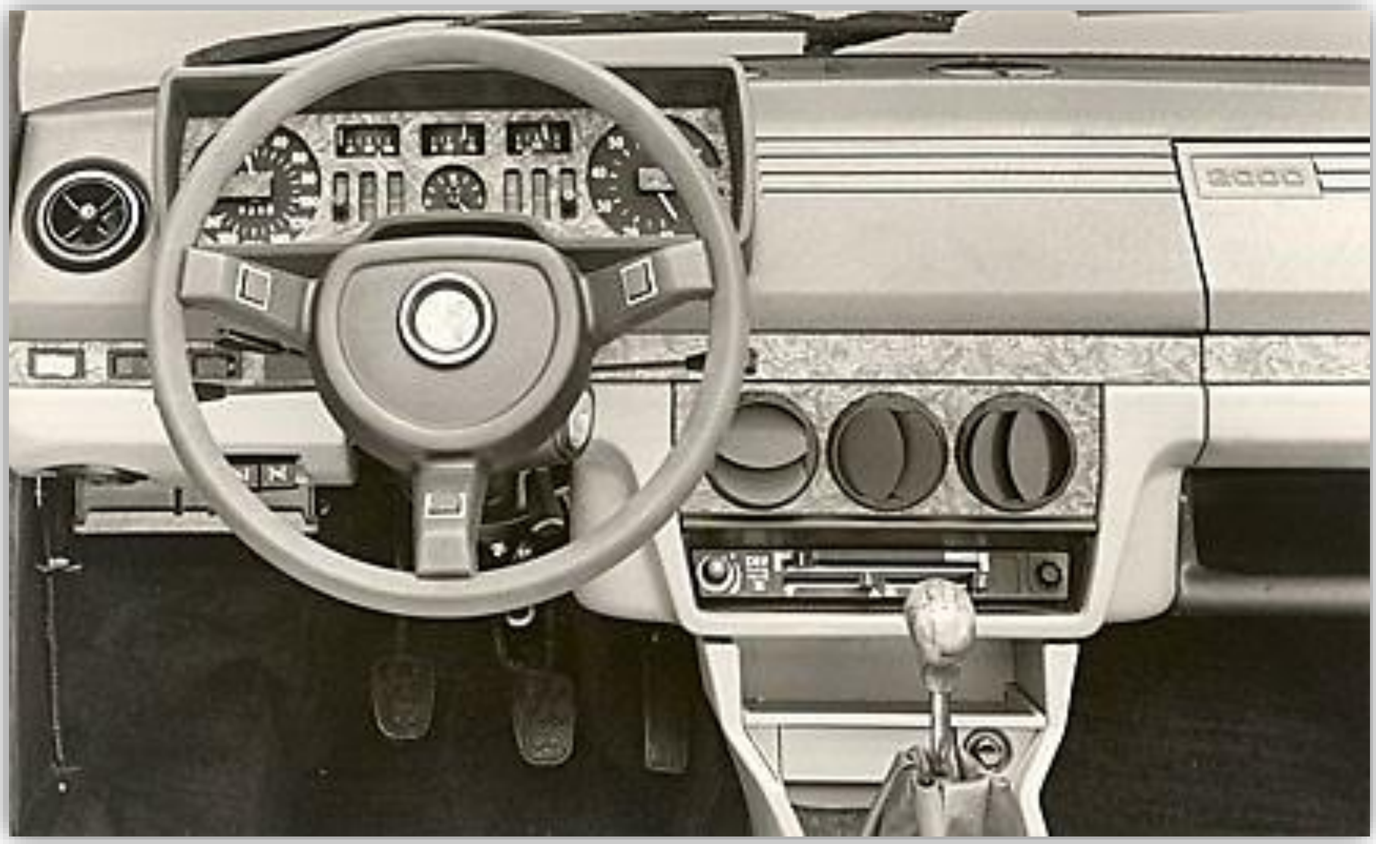
När en ny mellanklassare skulle presenteras 1972 valde Alfa att använda namnet igen, för att kunna återknyta till framgångarna i racingens barndom. Nya Alfetta hade den klassiska dubbelkamsfyran under huven men till skillnad från sin föregångare Berlina hade växellådan byggts ihop med bakaxeln enligt deDion-principen. Tilltaget gav en ideal viktfördelning mellan fram- och bakvagn om än något långslagig växelföring.

Alfetta fick mycket beröm för fina vägegenskaper, prestanda och utseende och den annars så kritiska Teknikens Värld satte rubriken "Perfekt" på sitt första test 1973.

Ett par år efter sedanen kom Alfetta GT, senare kallad GTV, en coupé som skulle komma att leva ända till 1987. Alfetta ersattes 1985 av Alfa 90 som i mycket byggde på samma kaross och teknik.



Från början hade Alfetta i Sverige 1,8-litersmotor, 1978 kom 2000-modellen med ny front och inredning. Här Alfetta GTV/SE 116 (1978–1980)



Instrumenteringen i 2000 var inte lika sportig som i ursprungsmodellen men minst lika rikhaltig.



Sista utvecklingen av Alfetta hade färddator och insprutning. Efter flera år med rektangulära strålkastare i Volvostil hade nu toppmodellen dubbla runda. Alfetta ersattes 1985 av Alfa 90 som i mycket byggde på samma kaross och teknik.

SLUT